Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016 Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1104

Vragen van de leden **Hoogland**, **Van Dekken** en **Nijboer** (allen PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de stremming van het treinverkeer tussen Bad Nieuweschans en Leer* (ingezonden 10 december 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 13 januari 2016).

Vraag 1
Kent u de berichten «Spoorbrug doorboord, vijf jaar geen trein tussen Groningen en Duitsland» en «Doorboorde spoorbrug over Ems is total loss: minstens vijf jaar geen treinverkeer mogelijk»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Is het waar dat de komende vijf jaar geen treinen kunnen rijden tussen Bad Nieuweschans (Groningen) en het Duitse Leer? Bent u bereid bij uw Duitse collega's aan te dringen op spoedig herstel van de brug?

Antwoord 2
De eerste inschatting van DB Netz, de Duitse spoorweginfrabeheerder, is dat het vervangen van de spoorbrug 3 tot 5 jaar in beslag zal nemen. Dit heeft onder andere te maken met het feit dat de brug zelf alsook de fundering total loss is, waardoor de gehele planprocedure om te komen tot een nieuwe brug (incl. inspraak procedures etc.) zal moeten worden doorlopen. Meer duidelijkheid over de doorlooptijd wordt begin 2016 verwacht.
Op korte termijn zal ik mijn Duitse ambtscollega een brief sturen, waarin ik aandacht zal vragen voor de huidige hinder en zal benadrukken dat het in het belang van de (grensoverschrijdende) reiziger en de vervoerder is, om een spoedig herstel te bevorderen. Ik zal hem in deze brief ook vragen te kijken naar financieringsmogelijkheden die toekomstrobuuste oplossingen mogelijk moeten maken.

[1] Volkskrant.nl, 4 december 2015. Rtvnoord.nl, 5 december 2015.

ah-tk-20152016-1104
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2016

Vraag 3
Hoeveel reizigers worden per dag getroffen door deze stremming? Welke economische consequenties heeft de stremming bij benadering voor reizigers, bedrijven en overheden aan Nederlandse c.q. aan Duitse zijde?

Antwoord 3
De afgelopen drie jaar is door de provincie Groningen, in nauwe samenwerking met vervoerder Arriva, veel gedaan om het internationaal reizen tussen Groningen en Niedersachsen te verbeteren en onder de aandacht te brengen van de reiziger. Dit heeft geresulteerd in een reizigersgroei van circa 200 reizigers per dag die de grens passeerden in 2012, naar ruim 700 reizigers per dag in november 2015.
Met name het goederenvervoer zal hinder ondervinden door deze stremming. Als gevolg van de stremming kan in januari niet gestart worden met het drie tot vijf keer per week rijden van een goederentrein van Veendam via Leer naar Bremen (en verder naar Malmö).
Tenslotte zullen de provincie Groningen en de Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) nadelen ondervinden in hun proces om te komen tot een verbeterde verbinding tussen Groningen en Leer. Naar verwachting zal het behaalde reizigersgroei niet kunnen worden vastgehouden. De komende tijd zal samen met de vervoerder en DB Netz worden gezocht naar een verdere verbetering van het alternatief vervoer.

Vraag 4
Zijn er – gezien de bijzondere situatie – mogelijkheden om de vervanging van de spoorbrug te versnellen? Zijn er aan Nederlandse zijde belemmeringen die de vervanging van de spoorbrug verlengen? Zo ja, bent u bereid zich in te spannen om ervoor te zorgen dat deze belemmeringen niet leiden tot een langere duur van de vervanging?

Antwoord 4
Uiteraard is DB Netz volop bezig met het onderzoek naar de oorzaak, maar ook naar de mogelijkheden om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Mij zijn geen belemmeringen voor de vervanging van de spoorbrug aan Nederlandse zijde bekend.

Vraag 5
Welk alternatief wordt geboden aan reizigers die de komende jaren hinder ondervinden als gevolg van deze stremming? Bent u bereid om u – samen met provincie, Arriva en Duitse overheden – in te spannen voor een oplossing waarbij reizigers zo min mogelijk hinder ondervinden van de stremming?

Antwoord 5
Op dit moment heeft de regionale concessiehouder, vervoerder Arriva, vervangende busdiensten ingezet. De provincie Groningen, LNVG en Arriva gaan verdere verbeteringen voor de alternatieve (bus)dienstregeling onderzoeken, zodat de gevolgen voor de reiziger zoveel mogelijk worden beperkt.

Vraag 6
Welke gevolgen heeft de vernieling van deze spoorbrug voor de plannen om een snelle(re) treinverbinding tussen Groningen en Bremen te realiseren?

Antwoord 6
Zie beantwoording vraag 3 voor de hinder voor de huidige reizigers. In overleg met de betrokken partijen (waaronder de provincie Groningen, Niedersachsen en Berlijn) wordt op dit moment nagegaan wat de gevolgen zijn voor de realisatie van een snelle(re) treinverbinding tussen Groningen en Bremen. Zodra dat bekend is, zal ik uw Kamer daarover informeren.

Vraag 7
Wat betekent deze stremming voor de rijksbijdrage voor de grensoverschrijdende spoorverbinding Groningen–Bremen? Gelden de op 7 juni 2014 gestelde voorwaarden – namelijk voor 1 juli 2016 duidelijkheid over de grootste problemen, verschillende varianten, kosteneffectiviteit en kostenver-

deling Nederland–Duitsland – om aanspraak te kunnen maken op de rijksbijdrage nog steeds?[2] Bent u – gezien de bijzondere situatie – bereid om hier flexibel mee om te gaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7
De rijksbijdrage voor de grensoverschrijdende verbinding Groningen-Bremen was gereserveerd onder enkele specifieke voorwaarden, waaronder de vermelding dat er uiterlijk medio 2016 vorderingen zouden zijn gemaakt met de uitwerking van de planvorming. Wat de effecten op lange termijn zijn, is nu nog niet te zeggen. Ik wacht de nadere berichten daarover van de provincie Groningen eerst af.

Vraag 8
Wat betekent deze stremming voor de bij de EU verworven gelden à 8,3 miljoen euro voor een studie naar de spoorverbinding Groningen–Bremen?[3] Ziet u – nu deze spoorbrug ernstig beschadigd is – mogelijkheden om extra Europese middelen te verwerven voor deze verbinding?

Antwoord 8
De 8,3 miljoen die het project heeft ontvangen voor studie naar de spoorverbinding Groningen-Bremen wordt ingezet voor de noodzakelijke onderzoeken in de planuitwerkingsfase en blijft derhalve staan. Risico is dat het deels opnieuw moeten laten uitvoeren van de onderzoeken resulteert in het niet halen van de planning die met Innovation and Networks Executive Agency (INEA) is afgesproken. De provincie Groningen heeft dit bij INEA gemeld en zal, zodra hier meer duidelijkheid over is, INEA nader informeren. Voor de beantwoording van uw vraag over de extra Europese middelen, verwijs ik u graag naar de beantwoording van vraag 2.

Vraag 9
Bent u bereid u in te spannen om ervoor te zorgen dat de nieuwe brug aan Duitse zijde zodanig wordt aangelegd, zodat deze past bij de ambities die er liggen voor een snelle(re) treinverbinding tussen Groningen en Bremen?

Antwoord 9
De aanvaring met de brug is een bijzonder ongelukkige situatie voor de huidige dienst. Echter, in het project biedt dit ook de gelegenheid om samen met de Duitse betrokken partijen na te denken over een structurele oplossing die recht doet aan de ambities voor een snelle(re) verbinding tussen Groningen en Bremen. Ook hierover is het project, met als trekkende partij de provincie Groningen, met de Duitse partijen in gesprek.

---

[2] Rijksoverheid.nl, 07-07-2014, Nieuwsbericht – Mansveld wil Groningen helpen met rechtstreekse spoorverbinding Duitsland.

[3] Website Europese Commissie, 29 juni 2015. Commission implementing decision establishing the list of proposals selected for receiving EU financial assistance in the field of Connecting Europe Facility (CEF)-Transport sector following the call for proposals launched on 11 September 2014 based on the Annual Work Programme, Annex, p.2, te raadplegen via: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2015-06-29-cef/selection-decision-awp-2014.pdf